Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9829**

17. Wahlperiode 30. 05. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9628 –

Zulässiges Gesamtgewicht von Lastkraftwagen

Vorbemerkung der Fragesteller

Schwere Lastkraftwagen (Lkw) dürfen in Deutschland als Hänger- oder Sattelzüge bis 40 Tonnen schwer sein. Im Kombiverkehr sind bis 44 Tonnen erlaubt, wobei eine Last von 11,5 Tonnen pro Achse nicht überschritten werden darf. Auch Gigaliner (Lang-Lkw) dürfen ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen nicht überschreiten. Das Gewicht eines Lkw ist entscheidend für die sichere Steuerung des Fahrzeugs. Hinzu kommen die Auswirkungen auf Straßen und Brücken, welche durch schwerere Fahrzeuge schneller verschleißen und zu höheren Erhaltungskosten führen. Nach Argumentation der Bundesregierung sollen Straßen und Brücken beim Feldversuch für Gigaliner (bzw. Lang-Lkw) durch die Gewichtsbegrenzung auf 44 Tonnen geschont werden (während in Schweden und Dänemark 60 Tonnen zulässig sind). Die Erfassung und Prüfung des zulässigen Gesamtgewichts ist entscheidend für die Bewertung der externen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße. Es ist daher wichtig, dass das zulässige Gesamtgewicht von Lkw wirksam überprüft und eingehalten wird.

1. Wie wird das zulässige Gesamtgewicht eines Lkw gegenwärtig geprüft?

Kontrollen der Gesamtgewichte werden von den Polizeien der Länder und vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführt. Aufgrund der kurzen Frist kann nur das Verfahren des BAG dargestellt werden.

Die Feststellung der Gesamtgewichte eines Lkw erfolgt im Rahmen der Kontrolle durch das BAG mittels Vorlage von Wiegenoten, Verwiegungen auf Radlastwaagen und stationären Waagen. Für die Vorselektion werden auch in die Fahrstreifen der Autobahn integrierte Achslastmessstellen genutzt, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichtet wurden.

Ergeben sich in der Kontrolle Zweifel, ist die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten und Gesamtgewichte glaubhaft zu machen (§ 31c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung). Dies kann durch Vorlage von Wiegenoten erfolgen. Kann die Einhaltung der Vorschriften nicht glaubhaft gemacht

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Mai 2012 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

werden, wird vom Kontrollpersonal eine Verwiegung auf (mobilen) Radlastwaagen oder auf stationären Waagen angewiesen.

2. Wie viele Lkw werden jährlich nach welchem System überprüft, und wie verhält sich die Anzahl überprüfter Lkw zur Anzahl der auf deutschen Straßen fahrenden Lkw (bitte tabellarisch für die letzten zehn Jahre mit Unterscheidung der Gewichtsklassen angeben)?

Die Anzahl der vom BAG verwogenen LKW ergibt sich aus der Tabelle. Es liegen keine Daten zur statistischen Unterteilung in Gewichtsklassen vor.

Durchgeführte Verwiegungen der Jahre 2002 bis 2011

Hinweis: Eine Unterscheidung nach Gewichtsklassen ist erst seit 2011 möglich (siehe dazu Blatt 2)

Jahr	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
kontrollierte Fahrzeuge*	546477	622643	612158	550760	499615	498211	360282	372261	364431	441986
davon überprüft durch										
Wägungen auf Radlastwaagen	2048	2474	2617	2703	3163	2601	1907	1946	1603	2141
Wägungen auf Fremdwaagen	18020	21369	17464	12676	8608	10297	7352	5693	3858	6076
ingesamt verwogene Fahrzeuge	***20068***	***23843***	***20081***	***15379***	***11771***	***12898***	***9259***	***7639***	***5461***	***8217***
Anzahl ingesamt verkehrender LKW**	k.A.	2797381	2765548	2757506	2765201	2804333	1.639.265	1.446.831	1.363.200	1.413.690

*Gesamtzahl aller Kontrollen nach StVR (einschl. Verwiegungen)
** (2003-2007 nur deutsche LKW, 2008 - 2011 alle Fahrzeuge ab 12t zGG)

Hinweis: Für die Anzahl der auf deutschen Straßen verkehrenden Lkw wurden in den Jahren 2003 bis 2007 ausschließlich die deutschen Lkw herangezogen. In den Jahren 2008 bis 2011 wurden die Fahrzeuge über 12 Tonnen, die sich aus Mautdaten ergeben, zugrunde gelegt. Eine Kontroll- bzw. Verwiegequote lässt sich deshalb aus den vorliegenden Daten nicht ableiten.

3. Wie hoch ist die Anzahl an Lkw, die jährlich mit überschrittenem Gesamtgewicht angetroffen werden (bitte tabellarisch für die letzten zehn Jahre mit Unterscheidung der Gewichtsklassen angeben)?

Die Anzahl der vom BAG beanstandeten Fahrzeuge ergibt sich aus der Tabelle. Es liegen keine Daten zur statistischen Unterteilung in Gewichtsklassen vor.

Bis zum Jahr 2005 war das BAG nicht berechtigt, aufgrund von Wiegebescheinigungen zu ahnden. Diese Verfahren wurden an die Polizeien der Länder abgegeben. Seit 2006 ist für das BAG neben der Ahndung von Beanstandungen nach

Jahr	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
beanstandete Fahrzeuge	16680	16149	16392	14242

Jahr	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
beanstandete Fahrzeuge*	13599	13629	10541	9754	7598	10463
davon beanstandet aufgrund von Verwiegungen	11771	12898	9259	7639	5461	8217
davon beanstandet aufgrund Bescheinigungen/Wiegenote	1828	731	1282	2115	2137	2246

* ab 2011 = beanstandete Beförderungseinheiten

Verwiegung auch die Ahndung aufgrund von Wiegebescheinigungen möglich. Zudem hat sich das Datenerfassungssystem des BAG im Jahr 2006 geändert, sodass ein Vergleich mit den Ergebnissen der davorliegenden Jahre nur eingeschränkt möglich ist.

4. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Prüfung des Gesamtgewichts von Lkw zu verbessern?

Das BAG ertüchtigt seit vier Jahren Kontrollplätze speziell für Überladungskontrollen. Mittels Vorselektierung durch vorhandene oder neu installierte Achslastmessstellen im Fahrstreifen der Autobahn und Übertragungstechnik können gezielt überladene Fahrzeuge zur Kontrolle ausgeleitet werden. Es ist geplant, in den kommenden Jahren weitere Kontrollplätze für Überladungskontrollen an besonders vom Schwerverkehr verwendeten Strecken, an denen Achslastmessstellen vorhanden sind, zu ertüchtigen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, damit das zulässige Gesamtgewicht nicht mehr überschritten werden kann?

   a) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Gewichtsdetektoren wie „Weight in Motion“ auf der Köhlbrandbrücke in Hamburg, und welche Möglichkeiten werden gesehen, diese großflächiger einzusetzen?

Bei der Köhlbrandbrücke handelt es sich um ein Bauwerk in der Zuständigkeit der „Hamburg Port Authority“. Erkenntnisse aus dem Projekt „Weight in Motion“ liegen der Bundesregierung nicht vor. Auch der Bundesanstalt für Straßenwesen liegen hierzu keine näheren Informationen vor.

Im Jahr 2006 wurden verschiedene Systeme zur automatischen Verwiegung auf ihre Eignung für Gewichtskontrollen des BAG geprüft. Eine gerichtsfeste automatische Verwiegung des fließenden Verkehrs ohne Nachverwiegung auf einem Kontrollplatz war demnach nicht möglich. Zur Vorselektierung werden daher die vorhandenen Achlastmessstellen genutzt.

   b) Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz automatischer Gewichtskontrollen, die das Starten eines überladenen Lkw verhindern?

Da die Genehmigungsvorschriften für Lkw in der Europäischen Union (EU) voll harmonisiert sind, kann zudem die Ausrüstung von Lkw mit Systemen zur automatischen Gewichtskontrolle nur über eine EU-Richtlinie oder EU-Verordnung eingeführt werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333